

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

XXXIX.

TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO. — Omaggio — Istanza del Senatore Torelli — Congedo — Comunicazione di un dispaccio del Ministro dell'Interno relativo al funebre anniversario di Re Carlo Alberto a Torino, e di una lettera del Ministro della Marina per il giorno del varamento del Dandolo — Discussione del progetto di legge, per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ed esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia — Considerazioni del Senatore Pantaleoni — Ordine del giorno proposto dal Senatore Torelli — Raccomandazioni del Senatore Tabarrini — Dichiarazioni e considerazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Ordine del giorno Torelli accettato dal Ministro e dall'Ufficio Centrale, approvato — Dichiarazione del Senatore Pantaleoni — Chiusura della discussione generale — Approvazione dei primi dodici articoli senza discussione — Raccomandazioni del Senatore Gadda sull'articolo 13 — Risposta del Ministro — Approvazione senza discussione dei successivi articoli sino al 19 ed ultimo — Schiarimenti chiesti dal Senatore Zini sull'articolo 5, forniti dal Senatore Brioschi, Relatore e dal Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Zini — Discussione del progetto di legge, per la costruzione della dogana centrale in Milano — Schiarimenti chiesti dal Senatore Casati, Relatore, forniti dal Ministro dei Lavori Pubblici — Votazione a scrutinio segreto dei due anzidetti progetti discussi nell'odierna seduta e di quello approvato nella seduta antecedente, relativo alle disposizioni per agevolare ai Comuni la costruzione degli edifizii per l'istruzione obbligatoria — Risultato della votazione.

La seduta è aperta alle ore 3.

È presente il Ministro dei Lavori Pubblici.

Il Senatore, Segretario, CASATI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

Atti diversi.

Fanno omaggio al Senato:

Il Rettore del Collegio di S. Carlo in Modena, del *Catalogo degli alunni e della storia di quel Collegio scritta dal Marchese Cesare Campori*;

Il Ministro dei Lavori Pubblici dalla *Pubbli-*

cazione fatta da quel Ministro per l'Esposizione universale di Parigi;

Il Presidente del Consorzio nazionale del 12° *Bollettino di quel Consorzio per l'anno 1878;*

Il Senatore Torelli di 100 copie della *Traduzione dell'atto parlamentare inglese contro il maltrattamento degli animali.*

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Mi sono permesso far omaggio al Senato di un centinaio di copie di un Atto del Parlamento inglese relativo ai mali trattamenti degli animali.

Io credo che, tenuta nei giusti limiti, è questa

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

pure una questione che ha la sua importanza, ma forse in nessun modo, membri d'un Parlamento possono farsi un concetto più chiaro della giusta misura, che consultando questa legge inglese.

Prego il sig. Presidente a far distribuire le copie ai signori Senatori presenti.

PRESIDENTE. La Presidenza terrà il debito conto del desiderio manifestato dall'onorevole Senatore Torelli.

Il Senatore Migliorati domanda un congedo di un mese per motivi di salute, che gli viene dal Senato accordato.

Comunicazioni della Presidenza.

PRESIDENTE. Ho ricevuto dall'onorevole Ministro dell'Interno il seguente dispaccio:

« Nella ricorrenza del 29° anniversario della morte del magnanimo Re Carlo Alberto, verranno anche in quest'anno celebrate il giorno 21 di questo mese pubbliche solenni esequie nella Chiesa Metropolitana di Torino a cura dello Stato.

« Il sottoscritto compie al dover suo d'avvertirne codesta onorevole Presidenza, affinché possa nominare la Deputazione cui aspetterà la rappresentanza di codesto ramo del Parlamento alla funebre cerimonia.

Il Ministro
ZANARDELLI ».

Ho ricevuto altresì dal Ministro della Marina il seguente dispaccio:

« Mi reco a dovere di far noto all'E. V., perchè si compiaccia farne consapevoli gli onorevoli signori Senatori, che il varo del *Dandolo* è definitivamente fissato per il giorno 10 corrente alle ore 11 ant. e che il giorno 9 corrente a mezzo giorno partirà da Roma per Spezia un treno speciale in cui potranno prender posto i signori Senatori.

« Questo treno giungerà a Pisa alle ore 7 e 53 pom. dello stesso giorno, e ripartirà per Spezia il giorno seguente alle ore 6 e 50 ant.

« Il ritorno dalla Spezia a Roma sarà regolato nel modo seguente: partenza da Spezia alle ore 12, 15 antim. dell'11; fermata a Pisa sino alle ore 10 del mattino dell'11, per indi pro-

seguire per Roma, ove si arriverà alle 6 pomeridiane.

« Mi reco eziandio a pregio di far noto all'E. V. che a fare scorta di onore ai signori Senatori ed a loro disposizione, ho destinato perchè prendano posto nel treno suddetto alcuni impiegati del mio Dicastero.

Il Ministro
DI BROCCETTI ».

A S. E. *il Presidente*
del Senato del Regno.

Discussione del progetto di legge per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ed esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca per primo:

Votazione a scrutinio segreto del progetto di legge concernente: « Disposizioni per agevolare ai Comuni la costruzione degli edifici per l'istruzione obbligatoria ».

Se non vi è opposizione, sarebbe più spediente incominciare dalla discussione del progetto di legge dichiarato d'urgenza, cioè:

« Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ed esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia ».

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge il progetto di legge:

(V. *infra*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale. Senatore PANTALEONI. Domando lo parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANTALEONI. Onorevoli Senatori, io darò il mio voto favorevole a questa legge, e lo darò anzi con plauso perchè vi confesso la riguardo quasi come una rivendicazione morale; e vado ad esprimere immediatamente il mio concetto in proposito.

Voi ricordate tutti come il 29 giugno 1876, fu presentato in quest'Aula il trattato, ossia la convenzione fatta colla Sud-Bahn per la ricompra o per la redenzione della parte di ferrovie di quella compagnia le quali appartenevano all'Italia. In quella convenzione unanimemente accettata tanto dall'altro ramo del Parlamento quanto da questo s'intromise un articolo 4, che tutti ricordate, il quale dice:

« Il Governo del Re dovrà presentare nella

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

prossima Sessione legislativa, e in ogni modo entro l'anno 1877, un progetto di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata ».

Naturalmente è fuori di luogo qui di entrare nella questione del sistema che meglio valga o meglio risponda agli interessi del paese nel regime dell'esercizio ferroviario. È una ardua grande questione, e credo che a definirla od almeno ad aiutare in qualche modo alla soluzione della medesima, sia inteso questo progetto di legge, ed è anzi sotto questo punto di vista che io faccio plauso ad esso.

Confesso però che avrei voluto che l'art. 1 fosse redatto con molta maggiore ampiezza e maggiore chiarezza onde si vedesse ben chiaro che con quello non s'intende di limitare solamente l'inchiesta ai metodi di esercizio per l'industria privata. Forse il Governo si è creduto in certo modo legato da quell'articolo 4 di cui io vi diedi or ora lettura. A questo proposito bisogna che io ricordi che nel Senato s'innalzarono delle voci, non dirò di protesta, perchè non è questo il procedere che si usa in quest'Aula, ma di lagnanze le più risentite ed esplicite in quanto all'aver mischiato due temi assolutamente diversi, ed all'averli presentati in modo che non si poteva chiedere la divisione, ma era forza votare tutto intero il progetto di legge per non portare grave iattura agli interessi ed al servizio dello Stato. E quantunque la divisione sia di diritto, pure, se noi l'avessimo invocata per l'art. 4, quel progetto avrebbe dovuto far ritorno all'altro ramo del Parlamento, cosa impossibile allora; imperocchè quel progetto doveva essere tradotto in legge colla sanzione del terzo potere nello stesso giorno 30 giugno. Che cosa dunque restò a fare a quelli che in coscienza non credevano di poter votare quell'art. 4?

Non rimase loro a fare che una dichiarazione onde chiaro apparisse quale violenza si faceva obbligandoli a votare un principio neppure discusso, iugulandone la coscienza. La fece per primo l'onor. Senatore Cadorna; la feci fortemente anch'io, dichiarando che non mi teneva per nessun verso obbligato dando il mio voto alla legge per quanto si riferiva all'articolo medesimo; però, dopo la proclamazione d'una legge, poco valgon le riserve d'uno o più individui; ed ora intendo solo far notare che

quell'articolo 4. può dirsi perentorio di diritto, in quanto che il medesimo non portava che un obbligo al Governo di presentare entro la prossima Sessione legislativa ed in ogni modo entro l'anno 1877 un progetto di legge per la concessione a cui l'articolo medesimo accennava; quest'epoca inutilmente passata, l'articolo medesimo non lega per nessun modo nè i poteri del Governo nè quelli della Commissione nel loro procedere.

Noto questa circostanza perchè ritengo che sia anche nelle intenzioni dello stesso Ministero che l'inchiesta abbia veramente luogo nel senso più largo. E così deve essere perchè la medesima torni profittevole e benefica al paese, alla verità.

Io non so che cosa ne risulterà e se sia migliore l'uno o l'altro sistema; ma quello che interessa si è che la questione non sia per nulla pregiudicata con preconetti principî. Ed a questo riguardo credo che siavi una esplicita dichiarazione fatta dal Ministero stesso all'altro ramo del Parlamento.

Premesse queste osservazioni, ripeto che darò il mio voto favorevole al progetto di legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola sulla discussione generale....

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Io mi permetto chiamare l'attenzione del Senato e del sig. Ministro sopra una questione speciale attinente all'esercizio delle strade ferrate: alla questione del combustibile.

È un fatto, o Signori, che in Baviera si esercitano linee intere di strade ferrate esclusivamente con torba; è pure un fatto che l'Austria ha imposto al Lloyd austriaco di dovere adoperare sino ad una determinata proporzione lignite di Dalmazia.

È un fatto per ultimo, che in Italia vi sono torbiere in abbondanza e strati non piccoli di lignite.

Io sono lontano di voler far censure all'Amministrazione passata delle strade ferrate che ora passano all'esercizio dello Stato, perchè non fece forse tutti gli esperimenti e prove che avrebbe potuto fare; queste censure postume servono a nulla; ma coll'esperienza della Baviera e dell'Austria avanti agli occhi, mi si permetterà di esprimere il desiderio anzidetto,

che a condizioni pari cioè; e dirò pari perchè se fossero più favorevoli sarebbe un'offesa il solo dubbio, a condizioni pari; ripeto; si vogliono preferire i combustibili nazionali. Epperò io mi permetterei di sottoporre il seguente ordine del giorno:

« Il Senato raccomandando al signor Ministro dei Lavori Pubblici di volere preferire il combustibile nazionale, a condizioni pari, al combustibile estero, passa alla discussione della legge ».

Senatore TABARRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TABARRINI. Non credo di dire cosa non vera affermando che il Governo, il quale assume oggi l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia, trova quelle linee in condizioni non buone, e il materiale mobile bisognevole di molte e grandi riparazioni.

Egli dovrà fare necessariamente queste riparazioni, anche ammessa la transitorietà dell'esercizio che ha assunto, perchè molte di queste riparazioni interessano la conservazione delle linee, e la sicurezza dei viaggiatori. Ora, nella legge che abbiamo in esame, non trovo disposizione alcuna, per la quale l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici sia autorizzato a fare tutte le spese necessarie a mettere in condizione normale le linee dell'Alta Italia che egli prende ad esercitare.

Forse si sarà provveduto altrimenti a questa necessità, ma in ogni caso, giacchè l'onorevole Ministro risponderà agli oratori che hanno parlato sopra questa legge, spero che vorrà fornire a me pure gli schiarimenti che gli chieggo sopra un argomento che io credo di non lieve importanza.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Senatore Torelli:

« Il Senato raccomandando al signor Ministro dei Lavori Pubblici di volere preferire il combustibile nazionale, a condizioni pari, al combustibile estero, passa alla discussione della legge ».

Il signor Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Alle più che discrete osservazioni fatte dai tre oratori che hanno preso la parola, io risponderò brevemente.

Sembra che l'onorevole Senatore Pantaleoni

mostri qualche leggero dubbio sulla estensione che il Governo ha inteso di dare all'inchiesta. Se non vado errato, pare a lui che le espressioni usate dall'articolo 1 del disegno di legge rispetto all'inchiesta, debbano condurre in certo qual modo a limitare l'azione dell'inchiesta medesima. A questo riguardo posso dare le più ampie assicurazioni che nell'intendimento del Governo non ci fu nessunissimo pensiero di dare un limite alla inchiesta.

La Commissione della Camera dei Deputati intravide qualche cosa di simile nelle espressioni dell'articolo 1, e fece domanda di schiarimenti. Il Ministero si affrettò a darli con dichiarazione del 7 giugno, nella quale era detto che « il Ministero fedele ai principî sanciti dalla legge del 29 giugno 1876, intese di assegnare per mandato alla Commissione d'inchiesta di studiare quali siano i metodi migliori per raggiungere l'intento imposto al Governo dall'articolo 4 della legge medesima ».

L'onorevole Pantaleoni crede, e forse sarà così, che i limiti di tempo dell'articolo 4 della legge del 1876 siano perenti, poichè essendo decorso il 31 dicembre del 1877, prima del qual giorno dal Governo si sarebbe dovuto presentare un progetto di legge per l'adempimento di quell'articolo 4, avrebbe potuto il Governo stesso prescindere affatto dall'aver considerazione nelle sue proposte a quell'articolo e provvedere indipendentemente dal medesimo.

Può essere che la interpretazione strettamente legale sia quella dell'onorevole Pantaleoni; ma non bisogna, secondo me, prescindere da un fatto, ed è questo, che il Governo, o per meglio esprimermi, il Ministero precedente aveva inteso di adempiere all'articolo 4 della legge del 1876, presentando un progetto nel passato mese di novembre alla Camera dei Deputati. Quel progetto di legge non poté aver seguito, perchè sopravvennero la chiusura della Sessione e la crisi di gabinetto.

Il Ministero attuale non avendo, per ragioni che è ormai inutile di svolgere qui, creduto di potere assumere la responsabilità di quel progetto di legge, venne nella determinazione di proporre un'inchiesta. Ma appunto perchè proponeva l'inchiesta non credette di poter pregiudicare in nessuna guisa la questione con proposte dirette, sia ad adempiere il ripetuto articolo 4 del 1876; sia a svolgere il problema

in altra forma secondo le proprie convinzioni.

La redazione adunque dell'articolo I per ciò che riguarda l'inchiesta con riferimento all'articolo 4, è da considerarsi come un omaggio reso dal Governo ad una legge esistente, per la quale fu fatto un tentativo di adempimento, e di cui la virtualità non crede il Governo possa ritenersi come del tutto spenta, a meno di presentare un altro progetto concreto e diverso da quello che prescrive l'articolo 4.

Però a mostrare che il Governo non ha inteso porre alcun confine alle indagini della inchiesta, si affrettò di soggiungere nella dichiarazione del 7 giugno: « Il Ministero non può porre limiti alla Commissione d'inchiesta, alla quale non s'intende togliere facoltà di raccogliere il maggior numero possibile di fatti, da cui il Parlamento dovrà trarre lume nelle sue risoluzioni ».

Di queste dichiarazioni la maggioranza della Commissione della Camera dei Deputati, che aveva gli stessi dubbi dell'onorevole Pantaleoni, si tenne più che soddisfatta.

Queste dichiarazioni io ripetei anche più ampiamente nelle discussioni dell'altro ramo del Parlamento, e ripeto qui, in questo senso, che qualunque siasi l'opinione che possa avere il Governo rispetto alla preferibilità da darsi ad un sistema piuttosto che ad un altro, egli considera l'inchiesta estensibile ad un campo sterminato, quanto possa piacere agli onorevoli membri che faranno parte della Commissione. Io poi non solo credo che l'inchiesta debba esaminare tutte le latebre del problema ferroviario in casa nostra; ma credo altresì per quel sussidio, che non può a meno di tornare efficace, che essa possa estendere gli studi anche al di fuori del nostro territorio.

L'onor. Senatore Torelli ha fatto una raccomandazione, della quale lo ringrazio, in quanto che porge anche a me il destro di manifestare come l'intenzione del Governo sia e debba essere, a mio avviso, appunto quella di tenere il massimo conto di tutto ciò che può essere prodotto in casa nostra.

Noi disgraziatamente non abbiamo probabilità di trovare nelle viscere del nostro terreno quella qualità di combustibile che allo stato attuale della scienza è una necessità per l'esercizio ferroviario come per molte altre industrie.

Però non conviene indugiarsi nelle ricerche,

in quanto che le viscere della nostra terra possono contenere ricchezze latenti che col progresso della scienza noi potremmo probabilmente utilizzare.

L'onorevole Torelli ha citato l'esempio della Baviera e dell'Austria, nei cui esercizi ferroviari si adoperano combustibili anche di qualità inferiori.

Io, restando in casa nostra, osservo che su diverse linee si adopera della lignite, e cito ad esempio le ferrovie Venete. La stessa Società delle ferrovie dell'Alta Italia usava già della lignite dell'Istria e della Stiria, e so, che recentemente furono fatti acquisti di lignite nelle cave di Montemurlo in Toscana.

Non è quindi una novità la introduzione della lignite: è soltanto da vedere quale maggiore estensione possa darsi all'uso dei nostri combustibili come surroganti del carbon fossile, di cui siamo assolutamente tributari all'estero.

Dichiaro adunque che, come ho accettato alla Camera, così accetto molto volentieri in Senato l'ordine del giorno dell'onorevole Senatore Torelli nel senso non di un precetto assoluto, ma di una raccomandazione, della quale è dover nostro di tener conto, e aggiungo che mi propongo appunto di far fare degli esperimenti per vedere quale estensione utile possa darsi all'impiego dei combustibili di qualità inferiore, di cui possiamo disporre in casa nostra.

Quanto all'onorevole Senatore Tabarrini, il quale ha osservato che nella presente legge non si è fatto alcun cenno dei lavori di straordinarie ed eccezionali riparazioni, che possono essere necessarie per lo stato, a suo credere poco lodevole, in cui si trovano se non tutte, alcune almeno delle linee componenti la rete della Società dell'Alta Italia, dirò non essermi parso il caso di tener conto di ciò in questa legge. E la ragione si è che delle riparazioni straordinarie per l'anno 1878 fu tenuto conto nella parte straordinaria del Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, e precisamente ai capitoli 147 e 148; nei quali fu ammesso un fondo di 7 milioni che riguarda più specialmente simili riparazioni.

Essendosi provveduto così per l'anno 1878, nella parte straordinaria del bilancio 1879 sarà riprodotto il fabbisogno pel corrispondente esercizio; e siccome per una disposizione del progetto di legge che abbiamo in esame è stabilito

SESSIONE DEL 1878. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

che al Bilancio dei Lavori Pubblici del 1879 dovrà essere allegato il Bilancio speciale relativo all'esercizio della rete dell'Alta Italia, così quando qualche cosa si riconoscesse necessaria, all'infuori delle riparazioni ordinarie, potrà essere il caso d'introdurvi delle disposizioni relative a quest'argomento.

Non parmi che l'on. Tabarrini abbia esteso ad altro le sue osservazioni; per conseguenza non farò perdere altro tempo al Senato entrando a discutere più lungamente sulla parte generale del progetto, salvo di dare ulteriori schiarimenti, quando venissero richiesti, nella discussione degli articoli.

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANTALEONI. Prendo atto delle parole dell'on. signor Ministro; lo ringrazio e mi dichiaro interamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Il signor Ministro accetta l'ordine del giorno del Senatore Torelli?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Lo accetto.

PRESIDENTE. Domando anche alla Commissione se l'accetta.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Lo accetta.

PRESIDENTE. Lo rileggo per porlo ai voti:

« Il Senato, raccomandando al signor Ministro dei Lavori Pubblici di voler preferire, il combustibile nazionale a condizioni pari, al combustibile estero, passa alla discussione della legge ».

Chi intende di approvare quest'ordine del giorno, favorisca di sorgere.

(Approvato.)

Se nessun altro chiede la parola, la discussione generale è chiusa, e si procede a quella degli articoli.

Prego il Senatore, Segretario Tabarrini di leggere l'articolo primo.

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI legge l'articolo primo:

Art. 1.

Una Giunta procederà ad una inchiesta per riconoscere in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie finora seguiti e le condizioni, i criteri, i calcoli, su cui si fondano le convenzioni finora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

La inchiesta sarà pubblica.

La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda al riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili di Napoli.

(Approvato.)

Art. 2.

La Giunta sarà composta di quindici membri, dei quali sei Senatori e sei Deputati nominati dalle rispettive Camere, e tre con decreto reale sentito il Consiglio dei Ministri.

La Giunta eleggerà nel suo seno il proprio Presidente.

Essa presenterà la sua Relazione al Governo del Re entro il primo semestre dell'anno 1879.

(Approvato.)

Art. 3.

Il Governo provvederà alle spese occorrenti per l'inchiesta mediante prelevazioni sul fondo delle spese impreviste, inscritto al capitolo 97 del bilancio passivo del Ministero del Tesoro. A quest'uopo sarà aggiunto al bilancio 1878 del Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo capitolo 134 *bis*: « Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate ».

(Approvato.)

Art. 4.

A datare dal 1 luglio 1878, e sino al 30 giugno 1880, sarà assunto dal Governo per conto diretto dello Stato, l'esercizio delle strade ferrate italiane componenti la rete ora esercitata dalla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria.

(Approvato.)

Art. 5.

Il Governo del Re è autorizzato a procurare, mediante accordi col Banco di Napoli, un'anticipazione di lire 500,000, per assicurare temporaneamente il lavoro negli stabilimenti di Pietrarsa e de'Granili, previe le relative cautele.

(Approvato.)

Art. 6.

L'amministrazione delle strade ferrate, di cui nell'articolo 4°, sarà posta sotto la di-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

pendenza del Ministro dei Lavori Pubblici, il quale vi provvederà mediante un Consiglio d'amministrazione, composto di un presidente e di sei consiglieri estranei ai due rami del Parlamento, nominati per decreto reale, sentito il Consiglio dei Ministri.

(Approvato.)

Art. 7.

Una cassa centrale, posta sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione, raccoglierà gli introiti delle stazioni e tutti gli altri proventi dell'amministrazione delle ferrovie predette.

Questa cassa, sopra mandati del Consiglio stesso, provvederà al pagamento degli stipendi del personale e di tutte le altre spese relative all'esercizio delle ferrovie medesime, prendendo a norma per l'anno corrente l'ultimo bilancio sociale.

Per l'anno 1879 sarà allegato allo stato di prima previsione del Ministero dei Lavori Pubblici il bilancio delle entrate e delle spese relative all'esercizio di queste ferrovie.

Nel bilancio di prima previsione delle entrate per lo stesso anno sarà stanziato con apposito capitolo il presunto provento netto dello stesso esercizio.

Il Consiglio di amministrazione disporrà che, dopo assicurate le esigenze del servizio, almeno alla fine di ogni mese la cassa centrale versi nelle Tesorerie dello Stato le somme disponibili e rimetta i mandati estinti.

(Approvato.)

Art. 8.

Una Ragioneria centrale verificherà, riassumerà e terrà in evidenza i risultati dei conti delle riscossioni e delle spese.

Presso la predetta Ragioneria un ufficio della Corte dei Conti eserciterà il riscontro degli introiti e dei pagamenti.

Al rendiconto generale, di cui all'articolo 65 della legge 22 aprile 1869, n. 5026, sull'amministrazione dello Stato e sulla contabilità generale, sarà unito a corredo il conto speciale di questa azienda ferroviaria.

(Approvato.)

Art. 9.

Sotto la dipendenza del Consiglio di ammi-

nistrazione, un direttore provvederà all'esercizio delle ferrovie predette.

Il direttore, il cassiere centrale e il ragioniere centrale saranno nominati per decreto reale, sentito il Consiglio di amministrazione.

Le nomine e le promozioni dei capi di servizio saranno fatte per decreto ministeriale, sentito egualmente il Consiglio di amministrazione.

Le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti saranno fatte dal Consiglio di amministrazione sulla proposta del direttore.

Per tutto il personale in servizio e per relativi organici restano ferme le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'art. 27 *ter* della convenzione approvata colla legge 29 giugno 1876, N. 3181, serie 2^a.

(Approvato.)

Art. 10.

I contratti per gli approvvigionamenti e per lavori occorrenti per l'esercizio e per la manutenzione della rete ferroviaria saranno fatti e resi esecutori dal Consiglio di amministrazione, uniformandosi alle norme sinora in uso nell'amministrazione sociale che cessa, nei limiti che verranno prescritti dal regolamento di cui all'articolo 17.

Il Consiglio di amministrazione inoltre stipulerà e renderà esecutori i contratti:

a) per i servizi di presa e consegna a domicilio;

b) per i servizi di facchinaggio nelle stazioni ed altri consimili servizi;

c) per affitti di terreni, caffè delle stazioni ed altri locali;

d) per concessioni di binari di diramazione a servizio di stabilimenti privati, di traversate a livello, passaggi pedonali, costruzione di calcestruzzo, sottovia, acquedotti, condotti per gas, e simili;

e) per ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, di cui all'articolo 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Per i contratti relativi all'esercizio ed alla manutenzione della rete, dei quali, in virtù del regolamento, di cui all'articolo 17, il Ministero riserva a sé l'approvazione, sono applicabili le norme degli articoli 4 e 7 della legge sulla contabilità generale dello Stato.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

Sono riservate alla approvazione del Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il Consiglio di Stato, le convenzioni che fossero proposte dal Consiglio di amministrazione per assumere o continuare l'esercizio di altre ferrovie.

(Approvato.)

Art. 11.

Il direttore rappresenta rispetto ai terzi l'Amministrazione, in giudizio e fuori, per tuttocio che riguarda lo esercizio delle strade ferrate.

Le contestazioni relative ai trasporti di merci e di oggetti d'ogni natura, continuano a essere di competenza dei tribunali di commercio per le strade ferrate, l'esercizio delle quali si assume dallo Stato.

Queste contestazioni saranno giudicate secondo le leggi civili, le leggi e gli usi commerciali e i regolamenti pubblicati e da pubblicare, che determinino i rapporti contrattuali per le spedizioni.

(Approvato.)

Art. 12.

Nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi e simili, il Consiglio di amministrazione potrà divenire o delegare il direttore dell'esercizio a divenire a definitivi componimenti amichevoli.

(Approvato.)

Art. 13.

Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, che ora si trovano in vigore per i trasporti sulle ferrovie di cui trattasi, prenderanno la denominazione di tariffe normali e non potranno essere aumentate se non per legge, salvo il disposto dell'articolo seguente.

Una modificazione generale delle tariffe sudette al disotto dei massimi normali non potrà essere fatta che per decreto reale, sentito il Consiglio dei Ministri.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, potrà, sentito il Consiglio d'amministrazione, addivenire a convenzioni di servizio cumulativo con altre amministrazioni ferroviarie, ed autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe che saranno ritenute convenienti per conseguire lo sviluppo del traffico unitamente all'incremento dei prodotti.

Starà nelle facoltà del Consiglio d'amministrazione lo stabilire le tariffe locali e di ritorno, e di organizzare corse di piacere a prezzo ridotto, ed accordare facilitazioni per i treni ordinari in occasione di feste, mercati e simili.

Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, ora in vigore per l'esercizio della rete dell'Alta Italia, saranno pubblicate in *extensum* sulla *Gazzetta Ufficiale del Regno* nei primi otto giorni dopo la promulgazione della presente legge.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Io non dubito, anzi sono certo che l'onor. signor Ministro vorrà approfittare della facoltà che quest'articolo di legge gli accorda relativamente alle tariffe ed ai servizi cumulativi.

Credo però necessario in questo momento di fare all'onor. Ministro qualche raccomandazione per quelle linee secondarie che non sono ancora in esercizio, e che già concesse all'industria privata, sono attualmente in costruzione.

Io non voglio qui nè devo parlare di tutto il vasto argomento delle linee secondarie e del bisogno di promuoverle.

Il Ministro già mostrò di averle a cuore quando presentava il progetto di legge sulle nuove costruzioni che sta dinanzi all'altro ramo del Parlamento e quando quel progetto verrà in discussione sarà quello il momento opportuno per trattare la questione delle linee secondarie. Vi è un lato però di quella questione che mi sembra opportuno, anzi necessario nell'interesse delle località speciali a cui io mi riferisco, l'accennarlo qui.

Noi abbiamo trovato finora dei contatti coll'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, non ostili, ma non sempre facili. Le ferrovie cui alludo, sono le ferrovie in costruzione da Milano a Saronno e da Milano ad Erba. Queste hanno ancora necessariamente a stipulare diverse convenzioni coll'Amministrazione delle linee dell'Alta Italia sia per i raccordi, sia per l'uso comune di stazioni, sia per servizi cumulativi. Importa che queste convenzioni, questi contatti sieno resi facili e benevoli.

Finora quando si trovavano nell'Amministrazione dell'Alta Italia, delle difficoltà, e renitenze, avevamo un giudice moderatore nel Governo, avevamo come un terzo imparziale, il

quale appianava le scabrezze, componeva le differenze, e procurava di fare le parti a ciascuno, come un tutore naturale degli uni e degli altri.

Ora che avverrà essendo il giudice divenuto parte? L'Amministrazione della rete dell'Alta Italia passa nelle mani governative, e i rapporti delle ferrovie secondarie sono diretti col solo Governo.

Io non dubito che avremo nello stesso tempo, un giudice e un tutore benevolo; ma tuttavia desidero di esserne perfettamente rassicurato dall'onorevole Ministro.

Egli sa come queste ferrovie di interesse locale hanno bisogno di essere efficacemente protette; non ardirò oggi dire promesse, ma quando verrà il momento opportuno in cui potremo sviluppare questa questione delle reti secondarie, credo che tutto il Parlamento sarà concorde nel riconoscere la necessità di creare e far prosperare queste linee secondarie, che sono destinate a dare alimento alle ferrovie principali: a unire i centri minori coi maggiori: a raccogliere i prodotti territoriali e col mezzo delle grandi linee a cui sono tributarie, versarli nelle piazze di consumo per tutto il mondo.

Noi ricordiamo che il Parlamento si è più d'una volta occupato di questo argomento delle ferrovie secondarie quantunque finora non efficacemente. Già dalla legge 20 agosto 1870 si era ingiunto al Governo l'obbligo di presentare un progetto di legge speciale entro il 1873 per facilitare la costruzione di queste linee d'interesse locale; il progetto di legge fu infatti presentato nel 1873, ed il Governo si proponeva corrispondere all'impegno preso. Quella legge però come tutti sanno, ed è superfluo ricordare, non ha approdato se non in una parte, quella relativa alla rete veneta, che fa piuttosto l'onore di quelle popolazioni che dell'intero Parlamento (se la frase è permessa), perchè effettivamente tutto il resto d'Italia non ha potuto conseguire il beneficio che si riprometteva da una legge generale per le ferrovie secondarie.

Intanto che è avvenuto? Che le reti principali per mancanza di alimenti non hanno dato redditi sufficienti ed hanno sempre pesato sulle finanze dello Stato.

In Italia si è proceduto nelle costruzioni

ferroviarie al rovescio di quello che si sarebbe dovuto fare. Si sono create le linee principali prima di fare le diramazioni che raccolgano entro i territorj le persone e le derrate: onde quelle rimasero isolate e in molti luoghi la macchina trascorre per pianure deserte. Si ubbidì con ciò a considerazioni politiche, a necessità ineluttabili, ma bisogna mettere mano a correggere l'errore onde riempire il vuoto fatto.

Adesso dobbiamo venire man mano discendendo, e aiutare lo sviluppo di quelle linee secondarie, che saranno complemento e vita delle prime.

Per queste considerazioni credo superfluo trattenermi in quest'argomento e raccomandarlo alla attenzione del signor Ministro perchè son sicuro che egli ne è già interamente compreso.

Pensando al da farsi, in due modi può il Governo promuovere ed aiutare queste linee. Il modo diretto dei sussidi e del concorso governativo, e di questo non è il caso di parlarne ora; nè il momento, nè il progetto di legge lo consentirebbero. Vi ha un secondo modo che non costa nulla al Governo ed è già nelle attribuzioni del Ministero, il quale vorrà certo spenderlo a favor nostro.

E questo modo quello si è di agevolare tutti quei contatti che noi dobbiamo avere coll'Amministrazione governativa dell'Alta Italia e con quella del Ministero. Noi abbiamo due Regolamenti e, sia quello del 1863, sia quello del 1873 che riguardano la costruzione e l'esercizio, entrambi sono informati ad un solo concetto, hanno di mira un tipo solo, cioè, la costruzione e l'esercizio delle grandi linee, sono preoccupati esclusivamente delle grandi reti, lo che fa sì che questi Regolamenti pesano eccessivamente sopra l'esecuzione delle linee minori, per le quali riscontrasi un numero considerevole di formalità che non si possano facilmente eseguire senza dispendio di tempo e di denaro, sproporzionato all'opera, al capitale che si impiega in queste linee minori, ed all'utile che le medesime si propongono.

E gli inconvenienti che derivano dai Regolamenti, si accrescono per lo zelo dell'Amministrazione governativa, teoricamente lodevole, ma praticamente dannoso.

Queste ingerenze continue, minute, questo

processo quotidiano che si fa al lavoro, riesce vessatorio e gli nuoce. Siccome poi l'interesse dello Stato non è per nulla in giuoco, così riesce anche ingiusto. È proprio il caso che il troppo amore uccide.

E qui vi citerò qualche caso pratico. Io ho visto per esempio qualche Comune desiderare la stazione vicinissima al proprio abitato. Il concessionario della ferrovia vi acconsente, ma trova ostacolo nella sorveglianza del Governo che per aderirvi pretende sia trasportata la strada comunale. E ciò perchè? Perchè un passaggio a livello non deve essere vicino ad una stazione per non creare ostacoli alla viabilità colle frequenti manovre dei treni.

Questa eccezione è giusta quando si tratta di grandi città, e di strade molto frequentate; ma per un piccolo Comune rurale per una strada comunale su cui transiteranno ben radi veicoli, questa ragione perde ogni valore. Anzi diventa una ingiustizia perchè si esige una spesa inutile, con danno anche del Comune, perchè viene deviata la sua strada.

Ora queste sono difficoltà pratiche che non derivano dalle letterali disposizioni di alcuna legge, e che il Ministro può e vorrà certamente togliere.

Così dicasi delle esigenze che l'Amministrazione governativa impone, di volere i fabbricati allineati da un lato solo, dei tipi uniformi nei riparti dei locali nelle stazioni, nei magazzini merci, nelle distanze da un fabbricato all'altro, e simili prescrizioni. Io ammetto che i concetti dell'Amministrazione sieno buonissimi, sieno il meglio, ma il meglio è spessissimo nemico del bene. Altrettanto si potrebbe dire relativamente al materiale, ai loro tipi uniformi a quelli delle grandi linee. Con piacere ho veduto che recentemente si è aderito a decampare in qualche parte dalle tradizioni, ed io confido che si proseguirà nella via di salutare libertà.

Le linee secondarie devono avere una tutela del Governo, limitata sia nella costruzione che nell'esercizio alla sicurezza del servizio. Questa è la ragione della tutela, e deve questa segnare anche il limite. Estendendola si snatura e diviene una tutela industriale, che è dannosa ed ingiusta. Dannosa perchè aumenta le spese e ritarda le opere: ingiusta perchè trattandosi di industrie private non si ha ra-

gione di frapporsi al loro svolgimento, quando gli interessi dello Stato vi sono estranei, e la sicurezza del servizio non è minacciata.

Non voglio più a lungo intrattenere il Senato tanto più che sono certo che gli intendimenti del signor Ministro vanno in questo stesso ordine di idee. Infatti nel progetto di legge che sta dinanzi all'altro ramo del Parlamento, relativo alle costruzioni, all'art. 19 si propone che per le ferrovie secondarie abbiansi ad usare tutte quelle agevolezze e quelle facilitazioni nelle costruzioni, che giovano al loro sviluppo. Io adunque non dubito che il signor Ministro accolga di buon grado queste mie raccomandazioni, che sono dirette esclusivamente a facilitare i rapporti dell'industria privata ferroviaria coll'Amministrazione governativa: ad invitarla a temperare e modificare quelle norme regolamentari, per tutto ciò che non offendendo la sicurezza del servizio, riescono senza ragione vessatorie.

Credo che il signor Ministro in quest'occasione può forse dare un bellissimo esempio di decentramento pratico.

Noi abbiamo delle provincie in cui sono in costruzione delle linee, degli uffici tecnici governativi: abbiamo il Genio Civile, abbiamo i Commissariati speciali.

Questi uffici sorvegliano le costruzioni e l'esercizio delle ferrovie private, ma hanno attribuzioni troppo limitate, segnatamente rispetto alle costruzioni.

È naturale ed opportuno che i progetti di ferrovia sieno esaminati ed approvati dal Ministero col parere del Consiglio Superiore. Questa è la base dell'edificio e deve essere solida e sicura. Ma tutti i lavori di dettaglio non potrebbero poi approvarsi dagli uffici tecnici che sono sul luogo? Non sa, signor Ministro, che per approvare un piccolo ponte, una piccola stazione di ultima importanza occorrono mesi, e ciò non per colpa dei funzionari, ma del sistema?

Per queste linee secondarie le quali si fanno a tutto rischio e pericolo degli interessati, ciò riesce assolutamente vessatorio ed ingiusto. Io credo che il signor Ministro potrebbe dare un bellissimo esempio di decentramento, delegando agli uffici locali le attribuzioni per approvare queste opere di dettaglio. Ingiunga a quelli uffici di esaminare e decidere senza ritardo.

Vedrà che corrisponderanno bene alla sua fiducia, e ne avranno tutti vantaggio.

Conseguiremo sollecitudine nella trattazione degli affari: semplificheremo anche i lavori governativi: si avranno sul posto schiarimenti completi e pronti: si eviteranno molte spese e molti equivoci che nascono nella trattazione per iscritto di affari, che si riferiscono a cose lontane.

Ben poco rischio d'altra parte il Ministero corrobberebbe di veder commessi errori gravi, perchè la responsabilità che pesa sull'impiegato, rende la sua opera più accurata, come ne rileva la sua mente e la sua dignità. In fatto poi anche ora si verifica che all'Amministrazione centrale si approvano le proposte che sono sottoposte dagli uffizi locali.

Queste erano le poche raccomandazioni che voleva fare all'onorevole Ministro, tutte dirette a promuovere la costruzione delle nostre linee di interesse locale mediante le agevolanze dei contatti coll'Amministrazione governativa, e la liberazione di quei vincoli eccessivi che le inciampano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. È mia opinione che la possibilità di vivere per le linee d'ordine secondario, alle quali alluse l'onorevole Senatore Gadda, dipenda essenzialmente da due condizioni; l'una, della costruzione eminentemente economica, l'altra della liberazione da qualsivoglia inceppamento per l'esercizio loro, che non sia strettamente comandato da riguardi di interesse generale, in specie da quello della sicurezza del pubblico transito.

Col manifestare questa mia opinione, parmi di avere già pressochè soddisfatto il desiderio dell'onorevole Senatore Gadda, inquantochè con ciò intendo di dichiarare espressamente che terrò gran conto delle sue raccomandazioni, quella compresa di veder modo di discentrare il servizio nel senso che il potere centrale si occupi il meno possibile di quelle minuzie, alle quali egli così giustamente alluse. Non è cosa questa che dipenda dal potere diretto di una persona sola, sia pure quella del Ministro, avvegnachè trattandosi di Regolamenti in vigore, un qualche tempo è pure necessario per istudiarne le modificazioni. Ma dico che entra pre-

cisamente nell'intendimento mio di fare quello che per me sarà possibile, perchè si venga a disposizioni, che conducano ai risultati, che l'onorevole Gadda vagheggia.

Quanto all'asprezza dei contatti passati, dirò così, fra la Direzione delle linee secondarie e quella della rete dell'Alta Italia, l'onor. Gadda vorrà per fermo ritenere, dopo quanto ho detto, che per parte mia farò di tutto perchè nulla di simile possa verificarsi durante l'esercizio della rete per conto dello Stato; inquantochè credo che lo Stato mancherebbe alla sua missione se, anzichè agevolare, mettesse impedimenti al libero svolgimento dell'esercizio delle linee secondarie.

Le linee secondarie sono per me, rispetto alle linee arteriali, quello che i piccoli fiumi sono rispetto ai fiumi reali. Senza l'affluenza dei rivi minori i fiumi reali rimarrebbero presto a secco.

Vi è dunque tutto l'interesse nostro che le linee secondarie possano svolgere la loro vita colla maggiore agevolezza da parte dello Stato.

L'onorevole Senatore Gadda parlò eziandio della facilitazione da parte dello Stato per la costruzione delle linee secondarie; ma soggiunse nel medesimo tempo che di questo argomento non era da occuparsene oggi, trovando esso la sua sede speciale nel progetto di legge, a cui benevolmente ha alluso, da me presentato all'altro ramo del Parlamento per il complemento della rete ferroviaria.

Non credo quindi che egli aspetti o desideri che io entri su questa materia; e quindi spero vorrà ritenersi soddisfatto delle poche osservazioni da me fatte riguardo all'altra parte delle sue raccomandazioni.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Le dichiarazioni dell'onor. Ministro sono così complete, che mi dispensano dal presentare qualsiasi ordine del giorno, perchè ho perfetta fiducia che le cose da lui dette qui, saranno tradotte in atto: quindi non ho bisogno d'altro.

Anche relativamente alle costruzioni, avendo egli avuto la gentilezza di esprimere in complesso qual è il suo ordine d'idee, ho la piena fiducia che tutte quelle agevolanze, che saranno possibili e compatibili colle nostre leggi saranno usate da lui; e ne lo ringrazio.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

sull'articolo 13, lo si rilegge per metterlo ai voti.

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI legge :
(Vedi sopra).

PRESIDENTE. Pongo ai voti quest'articolo 13; chi intende approvarlo voglio sorgere.

(Approvato.)

Art. 14.

Il pareggiamento delle tariffe stabilito per le linee della Lombardia e dell'Italia centrale col l'art. 45 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle strade ferrate dello Stato, approvata colla legge 14 maggio 1865, n. 2279, sarà esteso alle linee venete che fanno parte della rete riscattata dell'Alta Italia.

È data facoltà al Governo di adottare, colle riforme di tariffe che crederà opportune, i provvedimenti necessari per compensare in tutto od in parte le diminuzioni di proventi, che saranno per derivare dal suddetto pareggiamento.

(Approvato.)

Art. 15.

Gli orari dei treni viaggiatori e misti e dei treni merci con viaggiatori, e la classificazione dei treni stessi saranno determinati dal Ministro dei Lavori Pubblici, sulla proposta del Consiglio di amministrazione.

(Approvato.)

Art. 16.

I membri del Consiglio di amministrazione percepiranno una indennità da stabilirsi per decreto reale.

(Approvato.)

Art. 17.

Con regolamento approvato per decreto reale, previo il parere della Corte dei Conti e del Consiglio di Stato, saranno determinate le rispettive responsabilità del Consiglio di amministrazione e di tutti gli uffici da esso dipendenti, nell'adempimento delle rispettive attribuzioni e nei loro rispettivi rapporti.

(Approvato.)

Art. 18.

Dopo il 31 dicembre 1878 sarà presentata al Parlamento una relazione particolareggiata sull'andamento dell'amministrazione delle ferrovie predette, un'altra dopo il 31 dicembre 1879, ed una terza riassuntiva entro sei mesi dopo scaduto il termine del 30 giugno 1880, stabilito dall'art. 4.

(Approvato.)

Art. 19.

È fatta facoltà al Governo di provvedere, mediante decreto reale, ad aggiungere al bilancio definitivo del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1878 un allegato che comprenda il bilancio delle entrate e delle spese pel secondo semestre di quest'anno, relative all'esercizio delle ferrovie contemplate nella presente legge.

(Approvato.)

Senatore ZINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ZINI. Prima di passare alla votazione della legge, io pregherei in cortesia l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici di voler darne qualche schiarimento sopra la portata dell'art. 5, stato testè approvato. Dandomi conto della condizione di urgenza in che ci troviamo per rispetto a questa legge, io non ho osato, e già non avrei nemmeno avuto autorità bastante per rilevare di certe osservazioni sopra l'introduzione di quest'articolo, che a mio avviso non aveva per nulla a che fare colla legge; e ciò appunto per il timore di sollevare una grave discussione, onde potesse essere proposta una modificazione; pel timore, insomma, di turbare in qualche modo l'andamento di questa legge che forse è necessario sia oggi stesso votata. Non di meno ho creduto opportuno, prima di passare alla votazione della legge, di chiedere certi schiarimenti allo onorevole signor Ministro, il quale certamente è in grado di favorirne; se, cioè, e prima di tutto, il Governo ha già stabilito col Banco di Napoli quell'accordo per il quale si anticiperebbero le 500 mila lire dal Banco medesimo, all'uopo di assicurare temporaneamente il lavoro negli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili; e soprattutto di qual carattere sieno quelle cautele di cui si parla nella legge: « previe le relative cautele ». Preveggo forse la risposta

dell'onorevole signor Ministro; il quale potrebbe dirmi che l'articolo 5 non fa altro che dar facoltà di trattare.

Ma io rispondo all'onor. signor Ministro che in questo caso non mi saprei capacitare del trovare scritto una tale disposizione nella legge. Il dare facoltà al Governo di farsi mediatore presso un Istituto di credito per ottenere una anticipazione a pro di un ente (del quale è perfino taciuta l'indicazione, essendo solo indicato lo scopo), non so quanto possa essere conveniente al decoro del Governo, nè tampoco se possa precisamente formare oggetto di legge. Io quindi ho voluto interpretare quest'articolo nel senso che fosse data facoltà al Governo di stipulare una operazione già concordata col Banco di Napoli. E siccome dopo è detto nell'articolo «previe le relative cautele» e purtroppo tutti quanti ricordiamo come altre volte questa clausola indeterminata relativa alle cautele non assicurasse l'economia dello Stato, ma lo lasciasse nonostante a fronte di una grande Impresa al cimento di una grave contestazione giudiziaria ed al rischio di perdere, se non tutta, una parte della data anticipazione, non credo la domanda indiscreta.

Io spero che l'onor. signor Ministro potrà dare delle spiegazioni per dissipare certi dubbi, onde poi quella peritanza che mi pare siasi rivelata in più di uno Ufficio di passare quest'articolo senza osservazione.

Io ho letto la Relazione dell'onorevole signor Ministro e quella del nostro Ufficio Centrale; ma per verità il dubbio mi è rimasto egualmente, e credo sia rimasto in tutti coloro che nella discussione degli Uffici lo sollevarono. Ritengo che l'onor. Ministro potrà assicurarne, che si tratta di cautele reali e non solamente morali, ed allora tanto più sarò disposto a dare il mio voto favorevole alla legge.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Lascierò, naturalmente, al signor Ministro di dare quelle ulteriori spiegazioni che egli crederà opportune all'onor. Zini. Devo osservare però che rispetto alle cautele, di cui giustamente preoccupasi il senatore Zini, mi era dato premura di aggiungere nella Relazione alcune parole desti-

nate a tranquillare il Senato sulla promessa efficacia delle medesime.

Le parole son queste:

« La gravità di questa autorizzazione non ha »
 « quanto fu espresso più sopra, » (dopo cioè avere esposta la condizione degli opifici, e le principali condizioni del contratto 8 gennaio 1878) « Ma oltre che, come è detto nella Relazione ministeriale, essa è consigliata da »
 « considerazioni di ordine pubblico, le cautele »
 « di cui intende circondarla l'onor. signor »
 « Ministro dei Lavori Pubblici, per guarentire »
 « l'interesse della Finanza, ed impedire che »
 « lo Stato si trovi involto in gravi controversie »
 « con altri interessati, in difetto delle quali, »
 « come egli dichiarava all'Ufficio Centrale, »
 « non sarebbesi valso della facoltà stessa, »
 « parvero sufficienti a tranquillizzare sulle conseguenze di quell'articolo. »

Ogni dichiarazione che il signor Ministro vorrà aggiungere o ripetere in quest'Aula sarà certamente opportuna; ma fu specialmente in seguito a quella che egli non avrebbe fatto uso della autorizzazione accordatagli dall'art. 5. Se non avesse potuto ottenere cautele valide ed efficaci pel rimborso delle somme anticipate, che l'Ufficio Centrale approvò l'articolo stesso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ringrazio l'onorevole Relatore di aver richiamato l'attenzione sulle spiegazioni che aveva dato il Ministero inquantochè mi pare che la relazione avesse messo in chiaro la situazione delle cose rispetto agli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili. Ma poichè anche dopo votati tutti gli articoli della legge si è creduto opportuno sollevare questa questione, io darò al Senato gli schiarimenti richiesti dall'onorevole Zini.

Bisogna che io tolga innanzi tutto quel po' di velame che potrebbe rimanere rispetto all'espressione veramente poco felice introdotta nell'articolo, là dove si parla di un'anticipazione di L. 500000. Non vorrei che potesse fare l'effetto che il Governo intenda rivolgersi al Banco di Napoli dicendo ad esso: datemi 500,000

lire, ossia pagate 500,000 lire per mio conto agli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

No, la cosa non istà in questi termini. Attualmente negli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili vi è una situazione giuridica piuttosto complicata. La Società, come risulta dalla relazione, trovasi in liquidazione.

La parte però che può aver avuto il Governo a creare l'attuale stato di cose deve intendersi separata e distinta del tutto da quella cui si riferisce l'articolo 5 del progetto di legge in esame.

La situazione odierna è questa: se il Governo non ha modo di provvedere alla continuazione del lavoro in quei due stabilimenti, bisogna che si chiudano. Ora, chiudere *ex-abrupto* i due stabilimenti, nei quali si fanno costruzioni pel materiale mobile ferroviario, dove trovano lavoro 1,200 operai meccanici, può creare inconvenienti troppo gravi, sia sotto l'aspetto dell'ordine pubblico, dirò la parola, sia anche per considerazioni di riguardo, che, senza una estrema necessità in contrario, deve pur avere il Governo per l'industria nazionale. Lungi da me l'idea di professare la teoria, che il Governo debba farsi esercente di opifici; tutt'altro.

Ripeto qui quello che ho detto nell'altro ramo del Parlamento: se io mi fossi trovato Ministro, quando la Società, non potendo più continuare ad esercire gli stabilimenti, fece capire che avrebbe dovuto chiuderli se il Governo non fosse intervenuto direttamente, io senza altro avrei risposto: provveda come crede la Società al proprio interesse; chiuda pure se vuole, ma io non posso occuparmi di questo argomento.

La cosa però oggi è ben diversa. Nel progetto delle convenzioni, che aveva presentato il Ministero Depretis, all'articolo 33 di quella che riguardava la rete mediterranea, era stabilito che il Governo avrebbe la facoltà di riscattare i due stabilimenti, come quelli ch'erano ritenuti necessari, o almeno utili molto all'esercizio di quella rete per la fornitura del materiale mobile.

Per riscattarli s'introduceva di mezzo come pagatrice la Società della rete mediterranea, la quale poi avrebbe esercitato gli stabilimenti a proprio rischio o vantaggio fino al termine del suo contratto. Giunto quel termine, il Governo li aveva restituiti coll'obbligo di rim-

borsare il prezzo del riscatto, mentre, durante l'esercizio, del prezzo medesimo avrebbe pagato l'interesse del 6 0/0 alla Società.

Ora, essendo stato proposto di fare un'inchiesta su tutto il problema ferroviario, e per conseguenza anche sul metodo proposto dalle convenzioni del 22 novembre 1877 immaginate per adempiere alle disposizioni della legge del 1876, non è parso fuori di proposito accennare alla convenienza, che l'inchiesta vertesse anche su questo speciale argomento, che in quelle convenzioni era compreso.

Rimaneva la parte meno piacevole, davanti alla quale si trovava il Governo. Evidentemente le convenzioni non potevano essere approvate sollecitamente, come si credeva, a tempo della loro presentazione; ma d'altra parte, anche prescindendo da una questione di puro e semplice ordine pubblico, pareva cosa molto grave che durante l'inchiesta due stabilimenti avessero dovuto restare inoperosi.

Se i due stabilimenti fossero stati entrambi in uguali condizioni, (il che non è, perchè uno, quello di Pietrarsa, è di proprietà del Governo, l'altro di una Società), la cosa sarebbe stata molto più facile. E valga il vero, quando la Società non avesse potuto più proseguire nell'esercizio dei due stabilimenti, il Governo l'avrebbe dichiarata decaduta dal suo contratto di affitto ed avrebbe potuto aver modo di sostituirsi ad essa. Ma siccome ciò non poteva farsi, perchè l'uno degli stabilimenti è intimamente e necessariamente connesso all'altro, così il Governo non poteva che, o lasciarli chiudere tutti e due, o provvedere in maniera che il lavoro non venisse loro a mancare. Ora, la alimentazione di questi stabilimenti non poteva, nelle condizioni giuridiche in cui si trova adesso la Società, essere fatta che dal Governo stesso, il quale non direttamente certo, ma per mezzo delle Società ferroviarie che più o meno sono una dipendenza, si è sempre adoprato per procacciare lavoro a quegli opifici che quasi sempre hanno lavorato per la Società delle Meridionali, per le Romane e per le Calabro-Sicule. Ora, le Calabro-Sicule sono dello Stato, le Romane hanno una dipendenza pressochè assoluta dallo Stato, e la Società delle Meridionali aveva anticamente per obbligo, ed ha per abitudine, di dar lavoro agli stabilimenti in parola. Però come poteva il Governo dare

lavoro a quegli stabilimenti senza prendere in essi una certa ingerenza?

La Società si può dire quasi che non esista più, perchè si trova in liquidazione, e c'è uno stralciario, il quale non può assumere lavori, non avendo egli e non potendo avere altro mandato che di attendere all'ultimazione dei lavori in corso. — Il Governo d'altra parte non può neppure esso ordinare lavori all'ente sociale, che si trova in istato di liquidazione. —

Lo stato delle cose, giuridicamente esaminato, era tale, a parere almeno del Governo, che sarebbe stato pericoloso che il Governo stesso se ne immischiasse ordinando lavori per proprio conto diretto.

Nel mentre il Governo stava escogitando il modo di uscire da questa situazione, il Banco di Napoli, il quale era intervenuto nell'accordo provvisorio come sovventore di denaro (in quanto che era uno dei maggiori creditori, anzi forse il maggior di tutti verso la Società che, come ho detto, ora si trova in liquidazione), il Banco di Napoli, dico, ha dichiarato puramente e semplicemente, che se il Governo stesso non avesse provveduto in via legale durante la discussione del presente progetto di legge, col primo luglio avrebbe sospesa ogni sovvenzione di denaro a quegli stabilimenti.

In altri termini, il Banco avrebbe portato tutto in un colpo la questione sopra quel campo, che con un poco di tempo e di buona volontà avrebbe potuto essere evitato, poichè tirando avanti per pochi altri mesi, sarebbesi chiarita la situazione e con uno speciale progetto di legge si sarebbe forse anche potuto convenientemente provvedere.

Io non faccio addebito al Banco di Napoli per avere espresso al Governo la sua intenzione; ha fatto anzi benissimo, perchè il Banco di Napoli non è tenuto che a tutelare l'interesse proprio. D'altra parte, venute le cose a questo punto, il Governo si è trovato nel bivio, o di presentare un progetto di legge speciale, o di fare un'aggiunta al progetto di legge che riguardava l'esercizio della rete dell'Alta Italia, giacchè il Senato non ignorerà che qui si tratta di un'aggiunta, proposta mentre il progetto di legge stava in discussione alla Camera dei Deputati.

La regola era certamente quella di presen-

tare un progetto di legge speciale, ma il tempo mancava assolutamente, inquantochè era evidentissimo che la Camera dei Deputati stava per prendere le proprie vacanze. Adunque di necessità si dovette presentare alla Commissione, che esaminava il progetto per la Camera dei Deputati, un articolo aggiuntivo all'articolo 4 del presente progetto per trovar modo di uscire dagli imbarazzi, che potevano farsi gravissimi secondo i rapporti che si avevano da tutte le autorità della provincia di Napoli; e così provvedere con uno espediente durante le vacanze parlamentari, salvo al riaprirsi del Parlamento di presentare, occorrendo, uno speciale progetto di legge.

Da ciò l'origine dell'articolo 5, formulato d'accordo fra Governo e Commissione della Camera elettiva ed accettato dalla Camera stessa, in cui si parla, poco felicemente forse, di una anticipazione da farsi dal Banco di Napoli a richiesta del Governo. L'anticipazione deve intendersi in questo senso, che il Governo darà ordine per la fornitura del materiale mobile che gli occorre, come sarebbero alcune carrozze postali, alcuni carri da merci, 40 carrozze per la Società delle Romane ed altro di questa natura.

Ma siccome per eseguire questi lavori importa che vi sia chi paghi gli operai, e il Governo naturalmente non potrebbe altrimenti che in via extra-legale provvedere il denaro, così ha introdotto quest'articolo, che gli dà facoltà di stringere un accordo col Banco di Napoli, non perchè faccia in una volta sola un'anticipazione di 500 mila lire al Governo, e molto meno agli stabilimenti, ma unicamente perchè paghi di volta in volta, sopra speciali richieste, la mercede degli operai, e lo importo di quelle materie che per avventura dovessero acquistarsi prima che i committenti (che siamo su per giù noi stessi) abbiano pagate le rate dei lavori. Si tratta pertanto più che altro di un movimento di cassa fra pagamenti ed introiti, ed io credo che l'anticipazione non potrà mai arrivare ad un esborso effettivo di mezzo milione.

Su questo punto io mi sentirei tranquillo; però alla condizione che noi possiamo giungere a far sì, che la gestione dei lavori da commettersi d'ora in avanti ai due stabilimenti, possa essere giuridicamente affatto separata da quella che riguarda la Società in liquidazione: a ciò alludono quelle speciali cautele, di cui si fa cenno all'ar-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

ticolo 5. Se non potessimo trovar verso di far costruire il nuovo materiale ferroviario, che noi stessi commettiamo e paghiamo, in guisa da evitare la possibilità di un vincolo colle pendenze giuridiche riguardanti la società in liquidazione, io dichiaro francamente che non mi troverei in grado di valermi della facoltà, della quale è parola nell'articolo 5.

Ora, quali possono essere le speciali cautele da prendersi?

Anche l'onorevole Senatore Zini avviserà non essermi possibile di enumerarle fin d'ora. Io le prenderò secondo i suggerimenti che i consulenti legali del Governo saranno per dare nell'interesse dello Stato.

Resta adunque inteso che l'anticipazione non è di una somma di mezzo milione in una volta sola, nè è da farsi al Governo, e tanto meno al rappresentante della Società. Il Banco di Napoli concluderà, spero, col Governo una convenzione, mediante la quale esso diverrà il sovventore di danaro per pagar gli operai e quella parte di materiali che sarà necessario, prima, ripeto, che i committenti dei lavori paghino le rate a seconda dei contratti che si faranno.

Quanto a pericoli di perdite sull'anticipazione, anche presa nel suo complesso, di Lire 500,000, mi preme di dichiarare che propriamente non ne so vedere alcuno, almeno di grave proporzione.

Se io volessi stare ai rapporti che mi vennero fatti intorno alla possibilità di perdere, e fino a qual punto, nella costruzione del materiale ferroviario anche nello stato attuale degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, dovrei dire che vi sarebbe di che rallegrarsi; inquantochè i rapporti suddetti fanno allusione ad uno sperabile profitto del dieci per cento.

Comprenderà il Senato, che io non debbo fare gran conto sopra benefici sperabili: no certamente; ma da questo al figurarci di esporre lo Stato al rischio di una perdita grave, ci corre di molto. Io non credo che sopra 500,000 lire di lavori noi possiamo perdere una somma che arrivi nemmeno al dieci per cento. La sola possibilità vera di qualche inconveniente in quest'affare si avrebbe, se non ci garantissimo sotto l'aspetto giuridico, vale a dire se non ci cautelassimo in maniera da non avviluppate la nuova situazione, che va a crearsi

per le ordinazioni dirette del Governo, con quella che riguarda il conto dell'esercizio sociale.

Non so se l'onorevole Senatore Zini si troverà soddisfatto di queste spiegazioni; ad ogni modo se qualche schiarimento ulteriore potesse occorrere, io sono agli ordini del Senato.

Senatore ZINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ZINI. Potrei quasi compiacermi di essere stato indiscreto per la mia osservazione; perchè ne ha provocato dall'on. Ministro le più ampie e particolareggiate spiegazioni delle necessità in che si trovavano gli stabilimenti tanto importanti di Pietrarsa e dei Granili, e delle difficoltà che ha incontrato il Governo per provvedere, e delle sue sollecitudini per venire in soccorso di questi due Stabilimenti senza pregiudicare le grandi questioni.

Per altro, il signor Ministro mi concederà (anzi mi ha già concesso) che l'articolo era compilato in modo molto infelice; sicchè davvero ne risultava l'impressione che si trattasse veramente di un'anticipazione in denaro da un Istituto di credito a cura e sollecitazione del Governo. Ed invero, leggendo l'articolo tal quale è scritto, ci vogliono tutte le spiegazioni favorite dal signor Ministro per intendere che l'anticipazione non è anticipazione, ma è solamente un giro di cassa, un modo per dare lavoro a questo grande numero di operai mediante commissioni che darà lo Stato; un espediente, perchè coll'intervento del Banco di Napoli siano assicurati i salari agli operai.

Ad ogni modo, mi perdoni il signor Ministro e mi perdoni il Senato se insisto in quella mia prima osservazione. Invero le leggi non devono essere compilate a questo modo. Ed è poi desiderabile che vengano in tempo presentate perchè possano essere efficacemente discusse, ed anche corrette. E avrebbesi voluto correggere questa; perchè non so come possa formare oggetto di legge una facoltà eventuale data al Governo di farsi mediatore presso Istituti di credito a favore di un ente qualunque per uno scopo desiderato. Dopo le spiegazioni dell'onorevole Ministro, ho capito il ripiego: ma in verità compenso o ripiego è molto infelice; e sarebbe desiderabile che le nostre leggi andassero una volta monde da questi ripieghi.

PRESIDENTE. La votazione di questo progetto

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878*

di legge a squittinio segreto si farà sul fine della seduta.

Prego l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici di dichiarare se intende di sostenere per conto del Ministro delle Finanze il successivo progetto di legge, relativo alla dogana centrale di Milano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sì, lo sostengo.

PRESIDENTE. Si passa alla lettura del progetto. (V. *infra*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Se nessuno domanda la parola, si passa alla discussione degli articoli.

Senatore CASATI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASATI. La Commissione avrebbe desiderato avere qualche spiegazione, non per rigettare la legge nè per modificarla, in quanto che propone al Senato che sia approvata tale quale presentata dal Ministero, ma per chiarirne meglio in pubblico qualche concetto.

Non so se l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici sia abbastanza informato della parte finanziaria di questa legge, per poter dare quelle spiegazioni. La Commissione aveva invitato l'onorevole Ministro delle Finanze ad intervenire nel suo seno l'altra sera; ma la Commissione lo aspettò invano, e quindi non poté avere quegli schiarimenti che avrebbe desiderato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ignorava che l'Ufficio Centrale non avesse ricevuto dall'onorevole Ministro delle Finanze gli schiarimenti necessari intorno alla parte finanziaria di questo progetto, e dichiaro che non sarei in grado di interpretare quale possa essere l'intenzione del mio onor. Collega a questo riguardo.

Io assumeva di rappresentarlo nella discussione, non supponendo che vi potessero essere disaccordi tra il Ministro delle Finanze e l'Ufficio Centrale; se così è, farei preghiera che si attendesse l'onor. Ministro delle Finanze.

Senatore CASATI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASATI, *Relatore*. Lo schiarimento più importante che sarebbe piaciuto alla Commissione di avere, riguarda il progetto delle opere per

questa dogana. Secondo il contratto che era stato stipulato a nome del Governo dal Prefetto di Milano col Sindaco di quella città, il progetto era stato predisposto dall'Ufficio d'Arte comunale il quale aveva anche fatto la stima della spesa occorrente in lire 774 mila in cifra tonda. Nella Relazione fatta alla Camera dei Deputati è detto che non era conveniente dipendere da un Ufficio comunale, quando il Governo aveva i suoi ingegneri del Genio civile. Di più, nella legge si stabilisce il prezzo di costruzione di questa dogana compreso il concordamento con la ferrovia dell'Alta Italia in una somma determinata diversa da quella che era stata preventivata dall'Ufficio d'Arte del Municipio di Milano.

Ora appunto lo schiarimento che si desiderava era questo: quale fu il motivo che ha prodotto questa differenza di stima in pochi giorni, e se il Ministero aveva fatto preparare un progetto determinato, il quale fosse diverso da quello fatto predisporre dal Municipio di Milano; e se intende tuttavia di attenersi a quello; perchè in fine dei conti il progetto dell'Ufficio d'Arte comunale di Milano, era stato concordato col Genio civile, ed eseguito da quell'Ufficio comunale per incarico ed eccitamento anzi del Governo stesso.

Dunque la Commissione desidererebbe sapere se quel progetto si eseguirà; e se si dovesse fare un nuovo progetto, rinnova all'onorevole Ministro la raccomandazione che si proceda sollecitamente, giacchè appunto la sollecitudine in questo caso è della massima importanza.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Come risulta dalla stessa Relazione dell'Ufficio Centrale, non credo che alla Camera dei Deputati la variazione del primo progetto sia intervenuta per considerazioni speciali di ordine tecnico, o di competenza fra i diversi uffici: è stata piuttosto una questione di procedura, che ha determinato l'invertimento del progetto medesimo; lasciando che il Demanio provveda da sé al proprio interesse, e procacciando i fondi per l'esecuzione dei lavori nella forma ordinaria.

Ora, qualunque siasi questa questione, dirò che è più di forma che di sostanza; e può star sicuro l'onorevole Senatore Casati che, per quanto dipenderà dall'azione del Ministero dei

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 LUGLIO 1878

Lavori Pubblici, (il quale non dovrà avere altra parte che quella di sollecitare la cosa, specialmente per ciò che riguarda il progetto tecnico) io mi adoprerò in maniera che la procedura non subisca alcuno impedimento.

Senatore CASATI, *Relatore*. In nome dell'Ufficio Centrale non posso che ringraziare l'onorevole Ministro delle spiegazioni date, e non ho altro da soggiungere.

PRESIDENTE. Si procede alla discussione speciale.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge :

Art. 1.

È autorizzata la spesa di L. 676,183, per la costruzione in Milano di una dogana centrale, e per il raccordamento di essa colla ferrovia.

Detta somma verrà stanziata nel Bilancio passivo del Ministero delle Finanze :

Per L. 150,000 per il 1878.

Per L. 526,183 per il 1879.

(Approvato.)

Art. 2.

È autorizzata la vendita dei seguenti stabili demaniali in Milano :

- a) Edificio e locale della zecca;
- b) Dogana di Sostra Romana;
- c) Dogana di Sostra Viarena.

(Approvato.)

PRESIDENTE. Ora si procede alla votazione a scrutinio segreto dei tre progetti di legge, già approvati.

1.° Disposizioni per agevolare ai Comuni la costruzione degli edifici per l'istruzione obbligatoria.

2.° Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ed esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

3.° Costruzione della dogana centrale in Milano.

(Il Senatore, *Segretario*, Verga fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. La votazione è chiusa.

Risultato della votazione :

Disposizioni per agevolare ai Comuni la co-

struzione degli edifici per l'istruzione obbligatoria :

Votanti 72

Favorevoli 51

Contrari 21

(Il Senato approva).

Costruzione della dogana centrale in Milano:

Votanti 72

Favorevoli 68

Contrari 4

(Il Senato approva).

Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ed esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

Votanti 71

Favorevoli 64

Contrari 7

(Il Senato approva).

Ecco l'ordine del giorno per domani lunedì 8 luglio:

Al tocco. — Riunione degli Uffici per l'esame dei seguenti progetti di legge :

Concessione del servizio di navigazione sul Lago Maggiore.

Spesa straordinaria per la sistemazione della calata esterna del molo San Gennaro nel porto di Napoli.

Instituzione di un Monte delle pensioni per gl'insegnanti elementari.

Alle ore due pom. — Seduta pubblica.

Discussione dei seguenti progetti di legge :

Proroga del termine per la ricostituzione del Consiglio comunale di Firenze.

Aggregazione dei Comuni di Argegno e di Pigra al Mandamento di Castiglion d'Intelvi.

Costituzione in Comune della borgata di Santena.

Aggregazione dei Comuni di Manziana e di Canale al Circondario di Roma ed al Mandamento di Bracciano.

Aggregazione del Comune di Presenzano alla Provincia di Terra di Lavoro, Circondario di Caserta.

Costruzione di un padiglione ad uso degli Istituti anatomici della regia Università di Palermo.

La seduta è sciolta (ore 5 e 1/2).